

Programa de Paso Libre Vertical para Navegación del Puente Bayonne

SÍNTESIS DEL PROYECTO Y FICHA INFORMATIVA

Introducción

Se ha preparado un Borrador de Evaluación Medioambiental (EM) a fin de evaluar los potenciales impactos del Programa de Paso Libre Vertical para Navegación del Puente Bayonne (*Bayonne Bridge Navigational Clearance Program, BBNCP*). El 4 de enero de 2013 se publicó una Notificación de Disponibilidad (NOA, *Notice of Availability*) en el Registro Federal anunciando que el Borrador de la EM se encuentra disponible para revisión por parte del público. Una Notificación de Disponibilidad (NOA) revisada se publicó, el 25 de enero de 2013 en el Registro Federal (*Federal Register*), para extender el período de revisión por parte del público y agregando una reunión pública adicional (consulte los detalles al final de este documento). A continuación se encuentra una síntesis del Borrador y de sus análisis. Al final de ese documento se encuentran instrucciones para acceder al Borrador completo.

Propósito y necesidad

La Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (*Port Authority of New York and New Jersey, PANYNJ*) se propone reconstruir la calzada del Puente Bayonne, con el objeto de aumentar el paso libre vertical disponible para la navegación, mejorar características de tránsito y diseño de calidad inferior, y aumentar la estabilidad sísmica. El proyecto lograría que el puente cumpla con los modernos estándares de carreteras y de diseño estructural, y preservaría la eficiencia y sustentabilidad económicas a largo plazo del Puerto de Nueva York y Nueva Jersey. Para evaluar los potenciales impactos del proyecto, se ha preparado una Evaluación Medioambiental (EM) de acuerdo con la Ley de Política Nacional en Materia de Medio Ambiente (*National Environmental Policy Act, NEPA*). Debido a que el proyecto involucra un puente sobre aguas navegables de Estados Unidos, la Guardia Costera de Estados Unidos (*U.S. Coast Guard, USCG*) actúa como principal agencia federal para la revisión respecto a NEPA.

El Puente Bayonne conecta Staten Island, Nueva York con Bayonne, Nueva Jersey, al cruzar Kill Van Kull, un corredor naval de gran actividad para el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey. Fue construido en 1931 y es anterior a muchos estándares modernos de tránsito y diseño. El presente proyecto actualizaría la calzada del puente a estándares modernos, permitiéndole sustentar un componente importante de la infraestructura de transporte de la región, lo cual coincide con el mandato de PANYNJ de mantener instalaciones de transporte interestatal en el área metropolitana de Nueva York/Nueva Jersey. Además, ya que existe una tendencia a emplear buques más grandes y eficientes (tendencia que continuará con la apertura de la expansión del Canal de Panamá), el proyecto aumentaría el paso libre vertical que el puente permite para la navegación, a fin de adaptarse a estos cambios en la industria naval y asegurar la vitalidad y eficiencia a largo plazo del Puerto de Nueva York y Nueva Jersey. El proyecto otorgaría a largo plazo un beneficio de Desarrollo Económico Nacional (*National Economic Development, NED*) de más de 3.000 millones de dólares, y hasta 169 millones de dólares en beneficios NED anuales netos.

Alternativas de Proyecto

El EM Borrador considera dos alternativas: la Alternativa No Construir (*No Build Alternative*) y la Alternativa Elevar la Calzada (*Raise the Roadway Alternative*), que se considera a continuación. Los estudios previos elaborados en relación a este proyecto concluyeron que no hay otras alternativas prudentes debido a riesgos de construcción, impactos medioambientales y costos en comparación con el

proyecto propuesto. Las alternativas consideradas y descartadas incluyeron métodos alternativos para elevar la calzada del Puente Bayonne, permitiendo el paso de buques mayores; y el reemplazo del puente por un nuevo puente, túnel o servicio de ferry.

Alternativa No Construir

La Alternativa No Construir consistiría en continuar con la actual operación del puente con un paso para navegación de 151 pies (46 metros) sobre el nivel promedio de pleamar (NPP). La Alternativa No Construir es la condición de base contra la cual se evalúan los potenciales beneficios e impactos de la Alternativa Elevar la Calzada.

Elevar la Calzada

La Alternativa Elevar la Calzada consistiría en la reconstrucción de la calzada del Puente Bayonne dentro de su actual estructura de soporte en arco, e incluiría los siguientes elementos:

> Aumentar el paso vertical sobre nivel promedio de pleamar a 215 pies (65 metros).



Hoy

El futuro

- > Mantener el ancho actual del canal, 800 pies (244 metros) a través de Kill Van Kull.
- > El ancho de la calzada principal del puente aumentaría de aproximadamente 40 pies (12 metros) a 70 pies (21 metros). El tablero de calzada se dividiría en 4 carriles vehiculares de 12 pies (3,6 metros) cada uno (dos carriles para cada dirección), una mediana de 6' 8" (2 metros) con barrera, arcenes exteriores de 4' 9" (1,3 metros), y una barrera de seguridad en el exterior de la calzada.

Programa de Paso Libre Vertical para Navegación del Puente Bayonne

SÍNTESIS DEL PROYECTO Y FICHA INFORMATIVA

- > Se proveería un sendero de uso compartido para peatones y bicicletas de 12 pies (3,6 metros) de ancho a lo largo del lado este de la estructura, en el exterior del arco. El ancho total del tablero del puente, incluyendo el sendero de uso compartido y la estructura del arco, sería de aproximadamente 99 pies (30 metros). El sendero de uso compartido sería continuo a lo largo del puente, y de un largo de aproximadamente 7000 pies (2134 metros). El sendero contaría con rampas de acceso en ambos extremos, que reemplazarían las escaleras que se emplean actualmente para acceder a la calzada de peatones en Bayonne.
- > El proyecto aumentaría la graduación de los vanos de aproximación a una cuesta de 4,85% en Nueva Jersey, y de 5,0% en Nueva York, a fin de alcanzar la mayor altura de la calzada del puente sobre el Kill Van Kull. Las calzadas de aproximación se ampliarían de 50 pies (15 metros) a 90 pies (27 metros) a fin de permitir la actualización a los actuales estándares de diseño de calzada. Se ubicarían carriles de aceleración y desaceleración en los descansos en Bayonne y Staten Island, creando un ancho total máximo de aproximadamente 115 pies (35 metros).
- > Se demolerían los pilotes que actualmente sostienen la calzada de aproximación, y se construirían nuevos pilotes para soportar la nueva calzada de aproximación a su mayor elevación.
- > El diseño del puente no afectaría el futuro servicio de tránsito sobre el puente.

Revisión Medioambiental

En conjunto, los hallazgos de la EM Borrador indican que el proyecto no redundaría en efectos adversos significativos, a excepción de un efecto adverso sobre el histórico Puente Bayonne, que es apto para formar parte de la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos (*National Register of Historic Places, NR*). La síntesis medioambiental incluye:

USO DE TIERRAS Y CONDICIONES SOCIALES - En su mayoría, los actuales usos de tierras no se verían afectados, exceptuando la remoción de varias ocupaciones y usos no autorizados de propiedad de PANYNJ (ver párrafo siguiente). Este proyecto no requiere adquisiciones permanentes de propiedad.

CONDICIONES ECONÓMICAS - Se removerían varias ocupaciones en propiedades de PANYNJ, pero en conjunto las condiciones económicas en el área del proyecto no se verían afectadas adversamente. Debido a la calzada de mayor ancho se expandirían algunos derechos de uso de espacio aéreo sobre calles de Nueva York.

RECURSOS NATURALES - Se implementaría un sistema de tratamiento de aguas pluviales que mejoraría las condiciones existentes, de este modo beneficiando la calidad del agua. No se requeriría trabajo dentro del agua, a excepción de un desagüe de aguas pluviales al Kill Van Kull desde la costa de Nueva Jersey. El

caño de desagüe pasaría por un humedal de jurisdicción federal, resultando en una perturbación menor de dicho humedal. Durante la construcción, es posible que se vea afectado un humedal de 1,93 acres (0,78 hectáreas) (ver "Efectos de la construcción" en este documento).

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES - Se produciría un efecto adverso para el Puente Bayonne, que es apto para ser incluido en el NR, debido a la remoción y reemplazo de características históricas del puente. La Oficina Estatal de Conservación Histórica de Nueva York y Nueva Jersey (*New York and New Jersey State Historic Preservation Offices*) y otras consultoras designadas se encargarían de mitigar el efecto adverso sobre el puente, mediante un Memorandum de Acuerdo (*Memorandum of Agreement, MOA*) conforme a la sección 106 de la Ley Nacional de Conservación Histórica (*National Historic Preservation Act*).

ESPACIOS VERDES Y RECURSOS RECREATIVOS - En Bayonne, se verían desplazados el campo de juegos Al Slootsky y dos campos de béisbol, ambos en ubicados en terrenos propiedad de PANYNJ. PANYNJ se encuentra trabajando junto a la ciudad de Bayonne acerca de estos desplazamientos.

RECURSOS VISUALES Y ESTÉTICOS - El aspecto visual del puente se modificaría debido a la mayor elevación de la calzada y las aproximaciones, pero no redundaría en impacto visual negativo. El actual arco del Puente Bayonne se conservaría.

TRANSPORTE - Se mantendrían dos carriles vehiculares para cada dirección, pero se actualizarían las características para el tránsito vehicular mediante carriles de 12 pies (3,6 metros), arcones exteriores y una mediana de 6 pies 8 pulgadas (2 metros), mejorando la seguridad vehicular sobre la calzada. Se proveería un sendero de uso compartido para peatones y bicicletas, mejorado y más ancho a 12 pies (3,6 metros), mejorando la seguridad peatonal. No se vería afectada la actual ruta del autobús MTA S89 sobre el puente, y el diseño del puente no impediría el futuro servicio de tránsito sobre él. El proyecto aumentaría el paso libre vertical del canal navegable, permitiendo movimientos de buques de mayor porte, pero en menor número, bajo el Puente Bayonne. El proyecto no redundaría en impactos adversos sobre el transporte marítimo, y el menor número de buques operando a través del Kill Van Kull tendría un efecto benéfico.

CALIDAD DEL AIRE - No se esperan cambios significativos en la calidad del aire debido a recursos móviles (tránsito). Se instalarían dos generadores de emergencia (uno a cada lado del puente) dentro de nuevos edificios en los estribos del puente, a fin de proporcionar electricidad de respaldo para los sistemas esenciales (hidrantes para incendios, luces de la calzada, cámaras y equipamiento para peajes) en caso de un corte de electricidad. Los impactos potenciales a la calidad del aire producidos por estos generadores serían insignificantes. Debido a que el proyecto resultaría en menor volumen de emisiones de buques en el puerto, el proyecto redundaría en un beneficio para la calidad del aire a nivel regional.

Programa de Paso Libre Vertical para Navegación del Puente Bayonne

SÍNTESIS DEL PROYECTO Y FICHA INFORMATIVA

CAMBIO CLIMÁTICO Y EMISIONES DE GAS DE EFECTO

INVERNADERO - Se espera que el proyecto resulte en una reducción neta de Gases de Efecto Invernadero (GEI), debido a la mayor eficiencia de grandes buques. En conjunto, el proyecto no resultaría en impactos adversos sobre la energía o el cambio climático.

RUIDO - Los cambios en la elevación y alineación de la calzada del puente resultarían en aumentos de niveles de ruido Leq(1), de 0 a aproximadamente 1,5 dBA. Por consiguiente, los futuros niveles de ruido, en caso de realizarse el proyecto, serían similares a los futuros niveles de ruido sin el proyecto. Comparando niveles de ruido Leq(1) con y sin el proyecto, el cambio en niveles de ruido, medido desde cualquier ubicación, se estima en menos de 2 dBA, es decir imperceptible. Los cambios de esta magnitud no resultarían en impacto significativo alguno.

MATERIALES PELIGROSOS Y CONTAMINADOS - Adhiriendo a las leyes y reglamentaciones pertinentes, no habría impactos sobre materiales peligrosos o contaminados. Luego de la construcción del proyecto, no habría potencial significativo de exposición a contaminación en superficie.

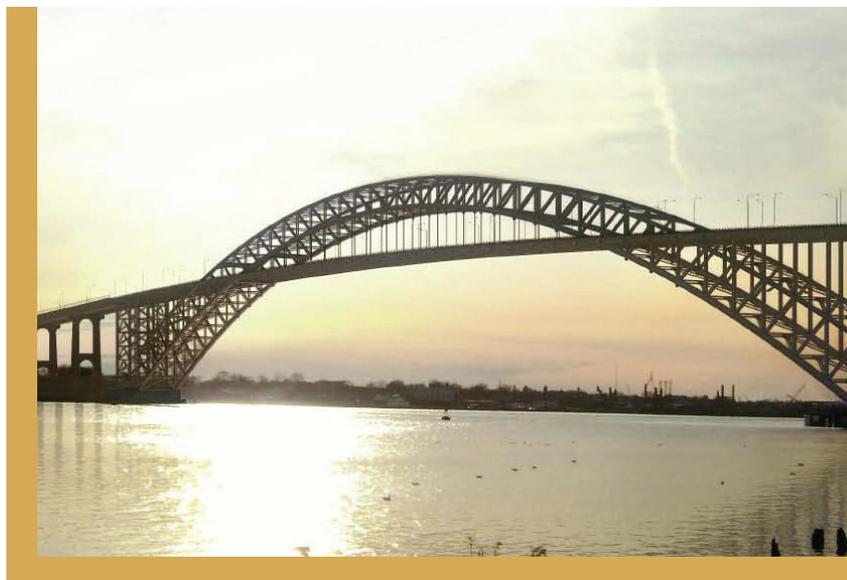
EFECTOS DE LA CONSTRUCCIÓN:

- > Se estima que la construcción duraría aproximadamente 45 meses. El puente permanecería abierto en la mayor medida posible, aunque la calzada se vería reducida a un carril vehicular en cada dirección durante buena parte del período de construcción. Habría cierres nocturnos del puente para permitir el trabajo sobre la calzada, y se estiman ocho (8) cierres completos durante fines de semana por año. Se proveería amplia notificación y señalización para alertar a los conductores. Se cerrarían temporalmente algunas calles y rampas locales. El acceso al puente para vehículos de emergencia se mantendría abierto en todo momento.
- > No se requeriría trabajo en el agua, a excepción de un desagüe de aguas pluviales hacia el Kill Van Kull desde la costa de Nueva Jersey. Es posible que se perturbe un humedal de 1,93 acres (0,78 hectáreas) que se encuentran una potencial área de preparación de construcción. Las actividades de construcción se ajustarían a todos los permisos y reglamentaciones pertinentes. El proyecto también cumpliría con el Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales (*Stormwater Pollution Prevention Plan, SWPPP*) y el Plan de Control de Erosión y Sedimento (*Erosion and Sediment Control Plan, ESC*), a fin de evitar erosión e impactos sobre la calidad del agua.
- > Toda remoción de árboles o perturbación del hábitat se realizaría conforme a todas las leyes y reglamentos pertinentes.
- > Se prepararía un Plan de Protección de Construcciones para evitar efectos adversos para cualquier recurso histórico en el área de proyecto.

- > Los contratistas serían sujetos a requisitos de equipamiento para minimizar emisiones.
- > Se implementarían controles de ruido en la mayor medida posible a fin de minimizar potenciales impactos durante la construcción. Se monitorearía el ruido durante la construcción a fin de garantizar el cumplimiento de los controles, y se establecería un sistema de comunicación para permitirle al público expresar cualquier preocupación al respecto.
- > Se implementaría un Plan de Salud y Seguridad en la Construcción (*Construction Health and Safety Plan, CHASP*) a fin de asegurar el manejo y eliminación apropiados de materiales contaminados o potencialmente peligrosos.

MANEJO DE ZONA COSTERA - El proyecto se encuentra dentro de una zona costera reglamentada, y se determinó que cumple con todas las políticas de la Ciudad de Nueva York, el Estado de Nueva York y de Nueva Jersey respecto a zonas costeras.

JUSTICIA AMBIENTAL - La Orden Ejecutiva 12898 exige que toda agencia federal incorpore la justicia ambiental como parte de su misión, identificando y atendiendo cualquier efecto ambiental o humano desproporcionadamente alto y adverso que se produzca sobre minorías o poblaciones de bajos recursos, y que sea resultante



de sus programas, políticas o actividades. Se identificaron las poblaciones minoritarias o de bajos recursos cercanas al área de proyecto usando datos recolectados por el Censo 2010 y la Encuesta de Comunidades Americanas 2006-2010 (*2006-2010 American Community Survey*) del Buró de Censos de Estados Unidos (*U.S. Census Bureau*). Tal como se establece en el Borrador de Evaluación Medioambiental, el proyecto no redundaría en impactos adversos significativos, exceptuando un impacto a largo plazo sobre el histórico Puente Bayonne. La respuesta a este impacto se encuentra en el Memorándum de Acuerdo conforme a la Sección 106 de la Ley Nacional de Conservación Histórica (*National Historic*

Programa de Paso Libre Vertical para Navegación del Puente Bayonne

SÍNTESIS DEL PROYECTO Y FICHA INFORMATIVA

Preservation Act), que incluiría medidas para minimizar daños. Los impactos potenciales asociados con los cambios al puente no serían desproporcionadamente soportados por las poblaciones minoritarias y de bajos recursos que viven cerca del puente. Si bien ocurrirían algunos efectos adversos en el área de estudio durante la fase de construcción del proyecto, estos efectos serían temporales y finalizarían al completarse la construcción. Los efectos de la construcción sobre el tránsito son limitados en área y duración, y no afectarían desproporcionadamente el carácter o los negocios de los barrios. Las emisiones a la atmósfera no serían adversas debido a que cumplirían con los Estándares de Calidad de Aire Ambiental (*National Ambient Air Quality Standards*, NAAQS) de la Ley de Aire Limpio (*Clean Air Act*), que fija estándares para proteger a las poblaciones más sensibles. Se estima que el proyecto no resulte en impactos adversos de ruido, y se implementaría una cantidad de medidas a fin de reducir los potenciales impactos de ruido y permitirle al público expresar cualquier preocupación al respecto. Además, todos los materiales peligrosos se manejarían de forma adecuada. Por lo tanto, el proyecto no resultaría en efectos adversos y desproporcionadamente altos sobre poblaciones minoritarias o de bajos recursos. La Guardia Costera ha estado en contacto con poblaciones minoritarias y de bajos recursos para dar respuesta a sus preocupaciones, y continuará haciéndolo.

EFFECTOS INDIRECTOS Y ACUMULATIVOS - Se ha determinado que el proyecto no presenta efectos indirectos o acumulativos. Se preparó un Análisis de Demanda Inducida (*Induced Demand Analysis*) para observar el potencial del proyecto para inducir al crecimiento en el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey, al redundar indirectamente en menores costos para operadores navales por permitir el paso de buques más grandes y eficientes. El análisis determinó que el potencial crecimiento inducido resultaría en aproximadamente cinco viajes adicionales en camión por hora (o uno o dos viajes en camión desde cada terminal portuaria al oeste del Puente Bayonne), produciendo efectos insignificantes sobre tránsito, calidad del aire medioambiental o ruido.

Participación Comunitaria

Se desarrollaría un exhaustivo plan de participación pública, manteniendo la participación comunitaria a lo largo de la duración del proyecto. Se celebrarán audiencias públicas sobre el Borrador de Evaluación Medioambiental el 5, 7 y 13 de febrero de 2013 (ver más a continuación). Además, la Guardia Costera continuará celebrando audiencias junto con comunidades de Justicia Ambiental a fin de atender a sus preocupaciones. El PANYNJ también mantiene un sitio Web acerca del proyecto (www.panynj.gov/bayonnebridge), y mantendrá oficinas de información comunitaria durante la construcción. Además, existe una lista de correos del proyecto que incluye a las partes interesadas, y se mantendrá comunicación con medios de información según sea necesario.

El público puede acercarse comentarios escritos acerca del Borrador de Impacto Medioambiental hasta el 5 de marzo de 2013, o puede brindar comentarios orales en cualquiera de las tres audiencias programadas para las siguientes fechas:

- > **5 de febrero de 2013:** 4 a 6 PM y 7 a 9 PM, Auditorio de Bayonne High School, 669 Avenue A, Bayonne, NJ 07002
- > **7 de febrero de 2013:** 4 a 6 PM y 7 a 9 PM, Salón Central, Snug Harbor, 1000 Richmond Terrace, Staten Island, NY 10301
- > **13 de febrero de 2013:** 4 a 6 PM y 7 a 9 PM, LeRoy Smith Public Safety Building, 60 Nelson Place, Sala de Conferencias, Piso 14, Newark, NJ 07102 ¹

Para mayores instrucciones sobre cómo acercarse comentarios sobre el Borrador de Impacto Medioambiental, ver la Notificación de Disponibilidad en <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2013-01-04/pdf/2012-31650.pdf> o en los recursos detallados más abajo. Todos los comentarios recibidos durante el período de comentarios públicos serán revisados y considerados.

Para leer el Borrador de Impacto Medioambiental completo, visite <http://www.regulations.gov/#!docketDetail;D=USCG-2012-1091> o cualquiera de los recursos listados a continuación:

Oficina de la Principal Agencia Federal

- > U.S. Coast Guard, One South Street, New York, NY 10004

Staten Island

- > Port Richmond Library, 75 Bennett Street, Staten Island, New York, 10302
- > Staten Island Community Board 1, 1 Edgewater Plaza, Habitación 217, Staten Island, NY 10305
- > New York Assembly District 61, 853 Forest Avenue, Staten Island, NY 10301
- > Staten Island Borough Hall, 10 Richmond Terrace, Habitación 100, Staten Island, NY 10301
- > New York City Council District 49, 130 Stuyvesant Place, Staten Island, NY 10301
- > U.S. Coast Guard Sector New York, 212 Coast Guard Drive, Staten Island, NY 10305

Bayonne

- > Bayonne Library, 697 Avenue C, Bayonne, NJ 07002
- > Bayonne City Hall, 630 Avenue C, Bayonne, NJ 07002
- > New Jersey Legislative District 31, 447 Broadway, Bayonne, NJ 07002

Otros

- > Ironbound Community Corporation, 317 Elm Street, Newark, NJ 07105

¹ Tal como se especifica en la Notificación de Disponibilidad, toda solicitud de intérprete para sordos e hipoacúsicos (ya sea lenguaje de señas o bien lectura de labios) para las audiencias públicas debe presentarse no más tarde del 25 de enero de 2013 a la Guardia Costera, contactando a Christopher Bisignano en el teléfono (212) 668-7165 o en el correo electrónico Christopher.J.Bisignano@uscg.mil, y deberá recibirse hasta el 25 de enero de 2013 para las audiencias del 5 y el 7 de febrero del corriente, y como máximo el 1 de febrero de 2013 para la audiencia del 13 del mismo mes.